

حضرة صاحب الجلالة فؤاد الأول ملك مصر

HIS MAJESTY KING FOUAD I

الخطاب الذى ألقاه حضرة صاحب السعادة وزير المواصلات

فى حفلة افتتاح كوبرى الخديو اسماعيل

مولاى صاحب الجلالة

إن حكومة جلالتكم التى ما فتئت منذ منحتموها ثقتكم الغالية، تنعم بما ينالها من عطفكم السامى، وما يشد أزرها من عالى تأييدكم، تنتهز هذه الفرصة السعيدة لترفع إلى سدتكم خالص الشكر وعظيم الولاء، وتجهر بما تمكّن فى نفس شعبكم المخلص الأمين من شعور عميق بالإكبار والإجلال والإعظام لما أسديتم إليه من خير ، وما أحطتموه به من حسن رعايتكم ، وما أوليتم أموره من جميل عنايتكم .

مولاى

إن فى تنازل جلالتكم اليوم بحضور الاحتفال بافتتاح كوبرى الخديو اسماعيل الذى تفضلتم فى ٤ فبراير سنة ١٩٣١ فأرسيتم بيدكم الكريمة حجر الأساس فى بنائه، من معانى التشجيع ما يحفز حكومتكم على مواصلة جهودها فى تنفيذ رغبات جلالتكم ، المنطوية على ما يكفل لبلادكم السعادة والرخاء ، و يمكّنها من متابعة السير فى طريقها إلى المجد بخطوات واسعة ونفس هادئة مطمئنة .

مولاى

تمكينا لسكان القاهرة من اجتياز النيل إلى الجزيرة، وتوسيعا لحاضرة البلاد، أنشأ مجدّد مصر والدكم العظيم كوبرى قصر النيل، وهو أول كوبرى للمرور أنشئ على النيل من منبعه إلى مصبه. وقد تم بناء هذا الكوبرى حوالى منتصف سنة ١٨٧١، وها تم يا مولاى، حوالى منتصف سنة ١٩٣٣ أى بعد اثنتين وستين سنة، تحيون هذا الأثر النفيس الخالد الذى اقتضت مكارم جلالتكم أن يحمل اسم منشئه الكريم الخديو اسماعيل اعترافا بفضله واحتفاظا بذكراه .

مولاى

إن اطراد الزيادة فى عدد سكان القاهرة، وما أصاب أهلها من اليسر والرخاء، وانتشار وسائل النقل الحديثة، كل ذلك استدعى ازدياد حركة المرور إلى درجة لم تكن فى الحسبان، حتى أصبح كوبرى قصر النيل مع ما اعتراه من ضعف ووهن لا يقوى على احتمالها. فعملت حكومة جلالتكم على الاستعاضة عنه بكوبرى جديد، يفى بحاجات العصر المتزايدة، ويليق بما بلغته القاهرة من التقدم والعمران، فأنشأت كوبرى الخديو اسماعيل مكان الكوبرى القديم، وجعل طوله ٣٨٢ مترا، وعرضه عشرين مترا، خصص منها خمسة أمتار لإفريزين على جانبيه عرض كل منهما متران ونصف متر. ويقوم الكوبرى على كتفين وسبع دعائم، روعى فى بنائها ما يقتضيه الفن

من صلابة ومتانة . وفوق هذا فقد وجهت عناية خاصة إلى تجميل هذا الكوبرى حتى يكون منظره متناسبا مع أهمية موقعه ، فأقيمت عند كل من مدخليه منارتان من حجر الجرانيت فى رأس كل منارة مصباح ، وأمامها واحد من الأسود الأربعة التى كانت قائمة على مدخلى الكوبرى القديم ، واحتفظ بها لتكون أثرا ناطقا بفضل منشئه اسماعيل . وعند نهايتى الكوبرى وعلى شاطئ النيل شرفتان جميلتا المنظر ، يتصل بكلتيهما سلم من رخام مصرى بديع .

مولاى

لم تقف العناية بالكوبرى الجديد عند حدّ تدعيمه وتوسيعه وتجميله ، بل تناولت أيضا العمل على ما يكفل خير الملاحة ؛ فأعدّت لذلك فتحة ملاحية طولها ٦٨ مترا وتفتح بالكهرباء ، ويستغرق فتحها ما لا يزيد عن ثلاث دقائق ونصف الدقيقة ، كما تُفتح باليد إذا اقتضى الحال ذلك . وأقيم بالممر الملاحى عوّامات لإرشاد السفن وحماية الصينية .

وقد استغرق بناء هذا الكوبرى سنتين وشهرين وخمسة أيام ، وكان مقدّرا لذلك سنتان وستة شهور .

و يسرنى يامولاى أن أعلن أن رجال شركة "دورمان لونج" ومهندسى مصلحة الطرق والكبارى الذين أشرفوا على إنجاز هذا الكوبرى قد قاموا بعملهم على صورة جديرة بالمدح والثناء .

والآن أرجو يامولاى أن تتنازلوا بافتتاح كوبرى الخديو اسماعيل ، أتم الله عليكم نعمته وأمدّ فى حياتكم وجعلكم ذخرا للبلاد ومتعكم بحضرة صاحب السمو الملكى الأمير فاروق ولى عهدكم المحبوب إنه سميع الدعاء .

نبذة تاريخيـــة

عن

كوبرى الخديو اسماعيل

تولى مجدّد مصر ساكن الجنان الخديو اسماعيل أمر هذه البلاد ، والقاهرة تحمل طابع القرون الوسطى ، ممـا لا يتفق وما لها من شهرة ذائعة، وما عليها من إقبال، فطرقها ضيقة معوجة غير معبدة، ينعقد الغبار فى سمائها ولا أثر للنظافة فى الكثير من أنحائها، وكان ذلك مدعاة لانتشار الأمراض والأوبئة فيها ، فأخذ طيب الله ثراه فى إصلاحها صحيا واجتماعيا، محتفظا بطابعها الخاص، مبقيا على ما فيها من فنّ وصناعة ينمان على القدرة والإتقان ، ويبعثان إلى النفس الروعة والجلال .

وأنشأ أحسن الله إليه إلى جانب هذه المدينة وفى الغرب منها أحياء جديدة على طراز عصرى بديع ، هى التى نستمتع الآن بشوارعها الواسعة المتقاطعة، وميادينها الفسيحة الفخمة، وحدائقها البهيجة الغناء . ولم تقف جهوده فى إصلاح القاهرة عند هذا الحد، بل زاد بالجزيرة والجيزة فى سعتها، وجعل منها متنزها عاما لساكنيها، وربطهما بكوبرى الإنجليز كما أوصل بين الجزيرة والقاهرة بكوبرى قصر النيل .

وقد بدئ فى إنشاء كوبرى قصر النيل المذكور سنة ١٨٦٩، وتم بناؤه حوالى منتصف سنة ١٨٧١، فهو بذلك أول كوبرى للمرور أقيم على النيل؛ وكان طوله أربعمائة متر وستة أمتار، وعرضه عشرة أمتار ونصف، وله فتحتان ملاحيتان، ويدار الجزء المتحرك منه باليد. وقد بنيت أسسه ودعائمه بالدبش العادى، محوطا بطبقة من الحجر الجيرى الصلب، واحتمال كل فتحة من فتحاته ٤٠ طنا؛ وبلغت نفقات إنشائه مائة ألف وثمانية آلاف من الجنيهات .

وفى سنة ١٩١٣ بدأ تآكل فى ألواح الصاج الحاملة للطريق، فبدلت هذه الألواح بالخرسانة المسلحة لتكون أكثر احتمالا للضغط الواقع عليه .

ونظرا لما لوحظ من نحر حول دعائم هذا الكوبرى، وميل بسيط فى إحداها، وتبلور فى أجزائه الحديدية، اتخذت بعض الوسائل الفنية لوقايته، وأدخل أكثر من مرة تعديل فى حركة المرور عليه. ولما كان هذا العلاج الموقت لا يحول دون حدوث خطر مفاجئ، استقر الرأى على إقامة كوبرى جديد يفى بحاجة النقل المتزايدة، ويتلاءم وما وصلت إليه القاهرة من التقدم والعمران، ولا ينوء تحت أثقال أدوات النقل الحديثة الضخمة .

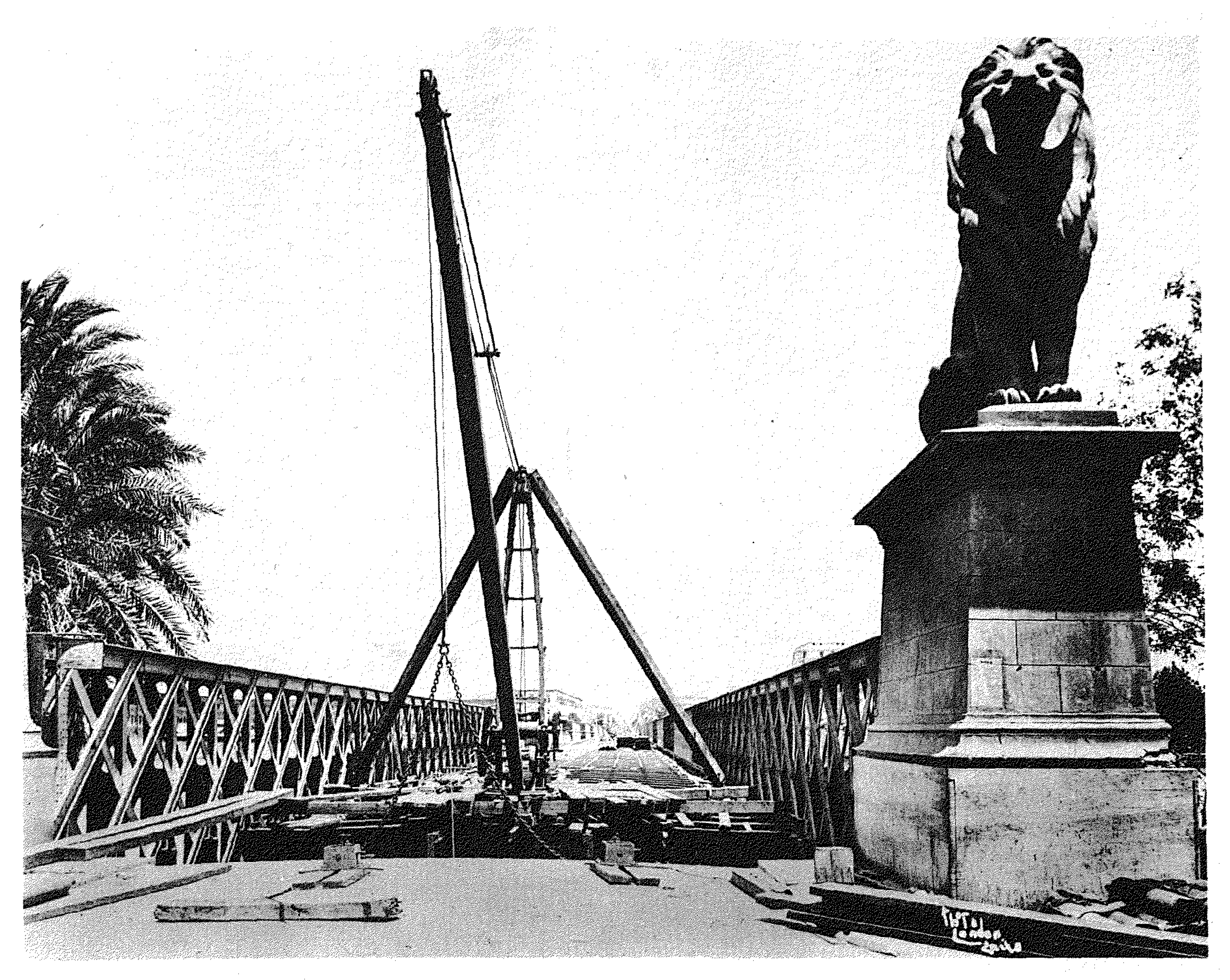
وتحقيقا لهذه الأغراض أعد مشروع الكوبرى الجديد، وقد تفضل حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول أيد الله ملكه بإرساء حجر الأساس فى بنائه بيده الكريمة فى ٤ فبراير سنة ١٩٣١

ويبلغ طول الكوبرى الجديد ٣٨٢ مترا ، وعرضه ٢٠ مترا ، وله ثمانى فتحات . وقد أقيم على أسس من صناديق حديدية مملوءة بالخرسانة المسلحة ،ودعائمه من الخرسانة العادية مكسوة بالجرانيت الوارد من أسوان. ويبلغ وزن الجزء المعدنى منه ٣٫٣٦٠ طنا ، أى نحو ضعف ما كان يحتوى عليه الكوبرى القديم ، وتحتمل كل فتحة من فتحاته ١٨٦ طنا مع الأمن الوافى .

وقد عهد بإنشائه إلى شركة "دورمان لونج" بمبلغ ٢٩١٫٩٥٥ جنيها ،على أن ينجز فى ثلاثين شهرا ابتداء من أول يناير سنة ١٩٣١ ؛ فبدأت عملها بهدم الكوبرى القديم بعد أن لبث مستعملا للمرور من ١٠ فبراير سنة ١٨٧٢ إلى أول أبريل سنة ١٩٣١ ، أى تسعا وخمسين سنة وشهرا واحدا وعشرين يوما ، كما فرغت من إنجاز الكوبرى الجديد فى سنتين وشهرين وخمسة أيام ؛ وقد قامت بعملها على صورة تستوجب الحمد والثناء .

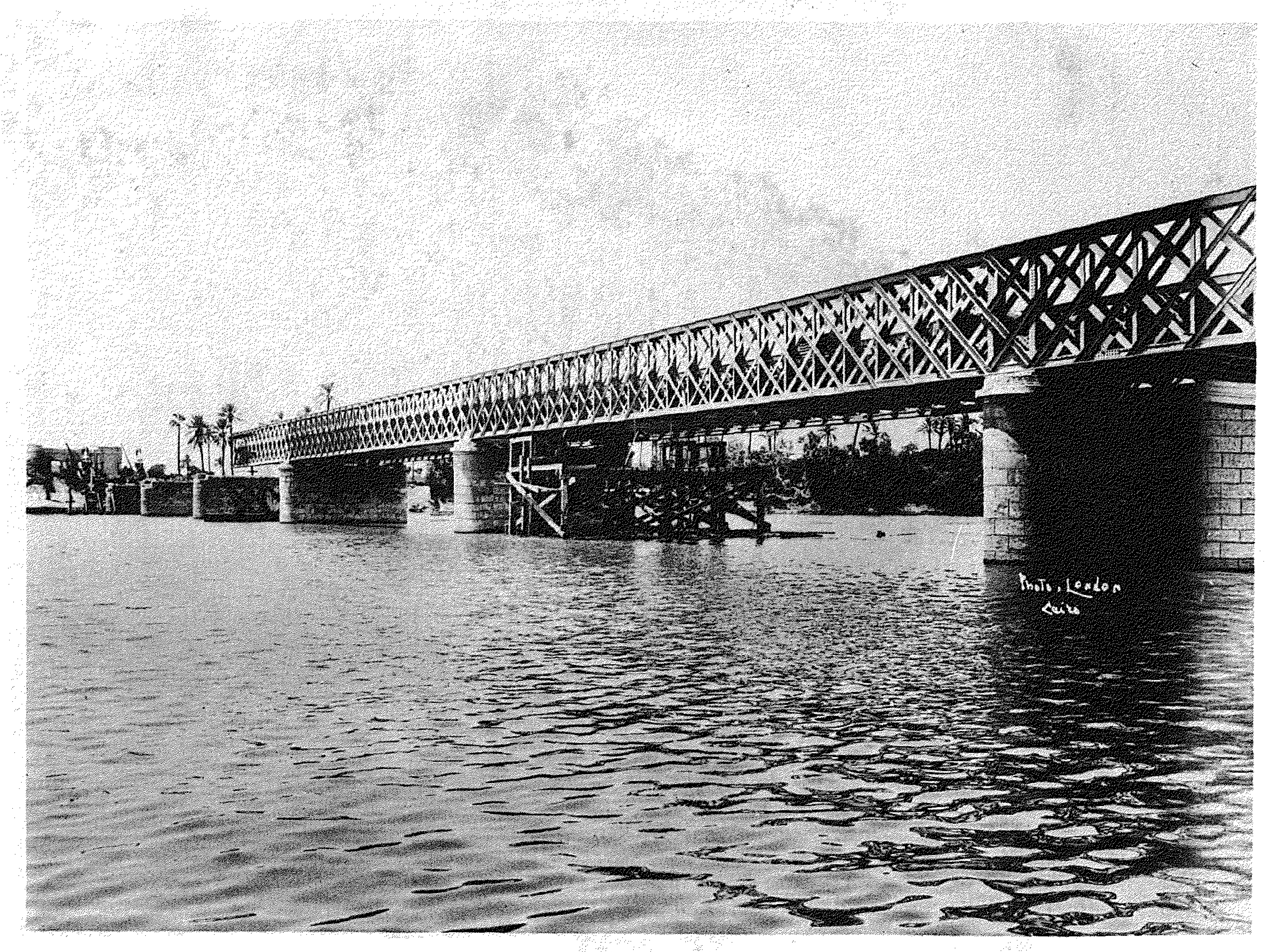
واحتفاظا بذكرى منشئ كوبرى قصر النيل ، واعترافا بفضله على البلاد ، وإقرارا بما له عليها من أياد ومنن ، تفضل حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك المعظم فأذن بتسمية الكوبرى الجديد "كوبرى الخديو اسماعيل" .

وأكبر الفخر أن جاء هذا الكوبرى حلقة جديدة فى سلسلة الأعمال التى تزدهى بها مصر فى عهد حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول ، جعله الله ذخرا للبلاد والعباد وأقر عينيه بحضرة صاحب السمو الملكى الأمير فاروق ولى عهد المملكة المصرية آمين .



الكوبري القديم عند بدء هدم الأرضية

THE OLD BRIDGE — BEGINNING OF DEMOLITION OF ROADWAY



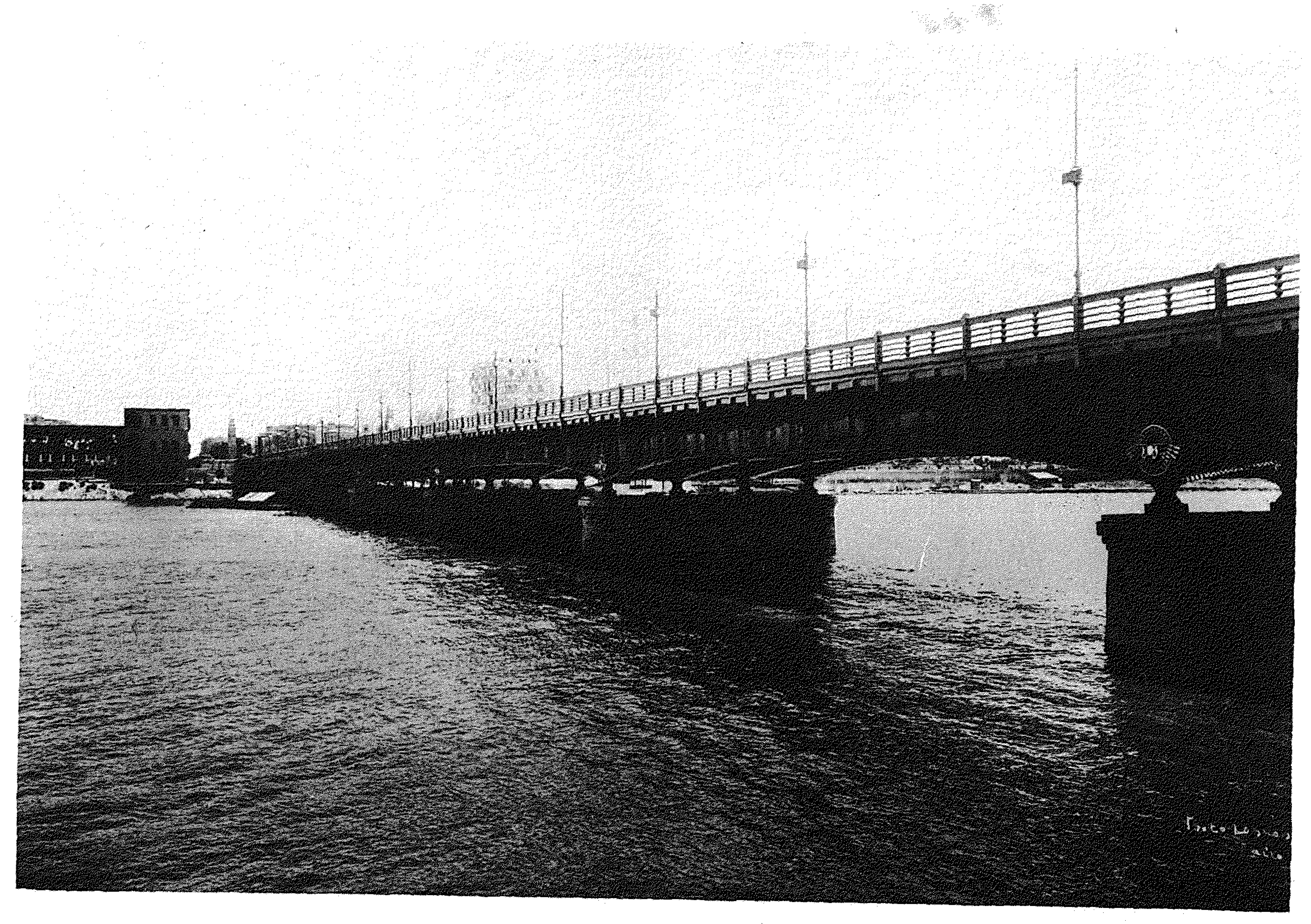
فك الجزء المعدني من الكوبري القديم

DISMANTLING METALLIC STRUCTURE OF THE OLD BRIDGE



حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول يضع بيده الكريمة حجر الأساس فى كوبرى الخديو اسماعيل فى ٤ فبراير سنة ١٩٣١

LAYING OF FOUNDATION STONE OF KHEDIVE ISMAIL BRIDGE BY HIS MAJESTY KING FOUAD I, ON FEBRUARY 4, 1931



منظر جانبي لكوبري الخديو إسماعيل

SIDE VIEW OF KHEDIVE ISMAIL BRIDGE



صورة اللوحة التذكارية الموضوعة على كوبري الخديو اسماعيل

COMMEMORATIVE INSCRIPTION ON KHEDIVE ISMAIL BRIDGE

Govt. Press
2,031-1933-750 ex.

The Contractors pulled down the old bridge which had remained in use from February 10, 1872, to April 1st, 1931, *i.e.* a period of fifty-nine years, one month and twenty days. The new Bridge was completed in two years, two months and five days, the Contractors having accomplished their task in the most praiseworthy manner.

In commemoration of the great builder of the old Kasr-el-Nil Bridge and in recognition of His valuable service to the Country, His Majesty the King has graciously given the permission to call the new Bridge "Khedive Ismaïl Bridge."

We are proud to remark that this Bridge is a new link in the chain of works accomplished during the reign of H.M. King Fouad I. May God protect Him and keep His Royal Highness Prince Farouk, the beloved Heir to the throne of Egypt.

superposed by a layer of solid limestone. Each span was designed to carry safely a load of 40 tons, and the total cost of the bridge amounted to L.E. 108,000.

In 1913 corrosion was noticed in the iron floor plates of the bridge. The floor was immediately replaced by reinforced concrete which was stronger and more durable.

Soon, however, corrosion was also noticed around the piers of the bridge, together with a slight inclination in one of them. Crystallisation also occurred in the iron work. Steps were therefore taken to protect the bridge, and modifications were introduced more than once into the regulations governing the traffic over it. But these were only temporary remedies which could not ensure the safety of the structure. It was therefore decided to construct a new bridge which would meet the ever increasing requirements of transport and would be compatible with Cairo's progress.

To achieve this a plan of the new Bridge was prepared, and H.M. King Fouad I graciously condescended to lay its foundation stone on February 4, 1931. It was to be 382 metres long, 20 metres wide and to have eight spans. It now stands on iron caissons filled with concrete. The piers are of ordinary concrete faced with granite brought from Assuan. The metal part of the Bridge weighs about 3,360 tons, *i.e.* double the weight of the corresponding part in the old bridge. Each span is designed to carry 186 tons with safety.

The contract for the construction of this Bridge was placed with Messrs Dorman Long for a sum of L.E. 291,955. It was to be completed in thirty months' time commencing January 1st, 1931.

KHEDIVE ISMAIL BRIDGE

A Historical Sketch

When the late Khedive Ismaïl, the great renovator of Egypt, ascended the throne, Cairo still presented a mediæval aspect which was incongruous with its world-wide reputation. Its streets were narrow, crooked and unpaved ; its atmosphere full of dust, and many of its quarters filthy and unclean. This led to the spread of many diseases in the Capital, and the late Khedive proceeded to make many hygienic and social improvements maintaining, at the same time, the special features and relics of Cairo which were an indication of its greatness and which inspired awe and respect.

To the West of the City the late Khedive founded new quarters in the most modern style, with large streets, spacious squares, and beautiful parks. But these were not the only improvements. The suburbs of Gîza and Gezîra were enlarged and connected together by the English Bridge, while Gezîra was connected with Cairo by the Kasr-el-Nil Bridge.

The construction of this bridge began in 1869 and it was finished in the middle of 1871. It was the first bridge for traffic constructed on the Nile, was 406 metres long, 10½ metres wide, had an opening span for navigation. This span was operated by hand. The foundations of the piers were of ordinary rubble,

I am glad to point out, Sire, that the Staff of Messrs Dorman Long and the Engineers of the Roads and Bridges Department who supervised the construction of this Bridge have performed their task in the most praiseworthy manner.

I now implore Your Majesty to condescend to open Khedive Ismaïl Bridge. May God confer upon You His grace, prolong Your life, and preserve the life of His Royal Highness Prince Farouk, the beloved Heir of the Kingdom.

in the construction of which special care was taken as to the technical requirements for ensuring stability and durability. Moreover, special efforts were made to beautify the Bridge, so that its aspect might be compatible with its importance. At each entrance two granite pylons have been constructed with a lamp at the head of each and with one of the four lion statues before it. These lions, it will be remembered, adorned the two entrances of the old bridge, and they have been preserved to adorn the new Bridge, an enduring monument commemorating the achievement of the Great Ismaïl. At each end of the Bridge two beautiful terraces have been constructed overlooking the Nile, with a fine Egyptian marble staircase running from each.

SIRE,

Care was not only confined to the considerations of the strength, size and beauty of the Bridge, but the requisites of navigation were also not overlooked. A special navigation swing span, 68 metres large, was provided. This span is operated electrically and can be opened in three and a half minutes. In case of necessity it can also be opened by hand. In the navigable passages under the Bridge special rafts have been provided to guide the boats and protect the turntable.

It took two years, two months and five days to construct the Bridge. A period of two years and six months was estimated for this work.

Sire,

In order to enable the people of Cairo to cross the Nile to Gezîra, and in order to enlarge the Capital of the Country, Your Majesty's illustrious Father, the great renovator of Egypt, constructed the Kasr-el-Nil Bridge, which was the first bridge that ever spanned the Nile from its source to its mouth. It was finished in about the middle of 1871, and here, in about the middle of 1933, sixty-two years later, we stand at this immortal and precious monument which it was Your Majesty's wish to name after the great Khedive Ismaïl in recognition of His benevolent works and in commemoration of His illustrious name.

Sire,

The increase in the population of Cairo, the development of every phase of the welfare and prosperity of the people, and the growth of modern means of transport have all led to an increase in the traffic to an utterly unforeseen extent, so that the Kasr-el-Nil Bridge, which had become weak through the lapse of time, was no more capable of carrying the traffic. Your Majesty's Government therefore decided to replace it by a new bridge, more capable of meeting the ever increasing demands of the age, and more compatible with the growth and the progress of the Capital. Khedive Ismaïl Bridge was therefore constructed to replace the old bridge. It is 382 metres long, and 20 metres wide. Of this width five metres were utilised to provide for two side walks, each 2 ½ metres wide. The Bridge stands on two abutments and seven piers,

SPEECH

delivered by H.E. the Minister of Communications at the opening of Khedive Ismaïl Bridge

---

SIRE,

Your Majesty's Government in whom You have graciously placed Your confidence and who have ever since enjoyed Your Majesty's support, avail themselves of this happy opportunity to submit to Your Majesty its loyal thanks and to express to You on behalf of Your subjects, their deep feelings of gratitude and respect for the good You have always bestowed upon them and for the benevolent care with which You have always sought their welfare.

SIRE,

You have graciously condescended to attend the inauguration of this Bridge whose foundation stone You kindly laid on the 4th of February 1931. Your Majesty's act was a great encouragement to this Government to proceed with its efforts to realise Your Majesty's wishes which aim at the welfare of this Country, and which enable it to continue its glorious march with perfect calm and confidence.

OPENING OF THE

KHEDIVE ISMAIL BRIDGE, CAIRO

BY

HIS MAJESTY KING FOUAD I.



6th JUNE 1933.

